

Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves

2007/0297(COD) - 10/11/2010 - Document de suivi

En février 2007, la Commission a adopté une [communication](#) définissant une nouvelle stratégie globale visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières et camionnettes neuves vendues dans l'Union européenne. Le règlement (CE) n° 443/2009 adopté subséquemment impose à la Commission de présenter un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Le présent rapport fournit l'évaluation finale de la stratégie appliquée avant 2007 et dresse un état des lieux de la mise en œuvre des différents éléments de la stratégie adoptée en 2007.

Stratégie avant 2007 : avant 2007, la Communauté a poursuivi une stratégie reposant sur trois piliers, que le Conseil et le Parlement européen avaient ultérieurement entérinée. Cette structure a permis de combiner des mesures axées aussi bien sur l'offre (engagements pris volontairement) que sur la demande (étiquetage et fiscalité). Cette stratégie était axée sur des objectifs à atteindre en 2008 et 2009. Les statistiques et les données de surveillance décrites dans le rapport révèlent que, conformément à ce que l'on suspectait au moment de l'élaboration de la stratégie de 2007, **les objectifs de la stratégie poursuivie avant 2007 n'ont été atteints que partiellement.**

Stratégie de 2007 : la stratégie adoptée en 2007 visait à atteindre d'ici 2012 l'objectif correspondant à **120 g de CO₂/km** que s'était fixé la Communauté, grâce à un cadre législatif prévoyant des mesures axées sur l'offre. Bien que les émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves aient considérablement baissé, notamment en 2008 et en 2009, le rapport conclut que **l'objectif fixé pour 2012 ne pourra probablement pas être atteint.** Il est clair que les réductions des émissions de CO₂ réalisées en 2009 sont partiellement imputables à la crise économique et au déploiement de nouvelles technologies automobiles par les constructeurs, et rien ne garantit que la forte baisse enregistrée cette année-là se poursuivra lorsque l'économie se redressera.

En outre, le Parlement européen et le Conseil ont modifié le calendrier de mise en œuvre de la stratégie durant la procédure concernant l'adoption du règlement (CE) n° 443/2009 en reportant à 2015 la date d'entrée en vigueur intégrale du règlement et en intégrant un objectif pour 2020. Des échéances postérieures à 2012 ont également été fixées pour d'autres mesures mettant en œuvre la stratégie.

La Commission s'attend à ce que **les objectifs définis par le règlement (CE) n° 443/2009 pour 2012-2015 soient atteints** et à ce que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ des véhicules légers neufs diminuent considérablement d'ici 2015 du fait des mesures réglementaires annoncées dans la stratégie.

En résumé, s'il est peu probable que l'objectif fixé pour 2012 soit atteint, **la stratégie et ses mesures d'exécution ont contribué de manière appréciable à la réduction des émissions de CO₂ des véhicules légers.**

S'agissant de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers, **les progrès les plus marquants** concernent :

- la réalisation d'un objectif de 130g de CO₂/km pour la moyenne du parc des voitures neuves, grâce à des améliorations technologiques apportées au moteur des véhicules;
- l'installation obligatoire de systèmes précis de surveillance de la pression des pneumatiques;
- la fixation, au niveau de l'UE, de limites maximales de résistance au roulement pour les pneumatiques équipant les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers;
- l'utilisation d'indicateurs de changement de vitesse, suivant la mesure dans laquelle les consommateurs utilisent ces dispositifs dans les conditions réelles de conduite;
- le recours accru aux biocarburants.

Des progrès sont en cours en ce qui concerne :

- la fixation d'exigences minimales d'efficacité énergétique pour les systèmes de climatisation;
- l'amélioration du rendement énergétique des véhicules utilitaires légers (camionnettes) dans l'optique de ramener les émissions de ces véhicules à 175 g de CO₂/km d'ici 2012 et à 160g de CO₂/km d'ici 2015.

Les progrès sont limités en matière de fiscalité, d'information des consommateurs et d'écoconduite.

À moyen terme, au nombre des actions spécifiques relevant du champ d'application de la stratégie prévues par la Commission à l'horizon 2010-2020 figurent :

- le réexamen des modalités de réalisation de l'objectif de 95 g de CO₂/km défini pour 2020 dans la législation relative aux voitures particulières et, éventuellement, celui des modalités de réalisation de l'objectif à long terme prévu dans le projet de règlement concernant les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers ;
- une proposition concernant un nouveau cycle d'essai qui reflétera plus fidèlement les conditions réelles de conduite, ainsi que les émissions spécifiques de CO₂ et la consommation de carburant correspondantes ;
- une étude de la possibilité de mesurer et de certifier les émissions de CO₂ des véhicules lourds ;
- une analyse de la consommation d'énergie des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie et la possibilité d'intégrer cette approche «du puits à la roue» dans des objectifs à long terme applicables aux véhicules.

S'agissant du long terme, la Commission examine, sur la base d'une analyse d'impact approfondie, la possibilité de proposer également **un objectif à l'horizon 2025** pour les émissions des voitures particulières.

Entre autres options envisageables, la Commission examinera s'il serait possible, conformément à l'objectif proposé par le Parlement européen dans sa [résolution du 24 octobre 2007](#), de ramener les émissions de CO₂ à 70 g/km d'ici 2025. D'autres mesures de réduction seront également envisagées pour les véhicules utilitaires légers.